



2021-01-25

Ert dnr: Fi2020/04374

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## Remissvar angående Justerad beräkning av bilförmån

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

### Sammanfattning av promemorians förslag

I promemoria föreslås en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen – det ränterelaterade beloppet, som är tänkt att motsvara kapitalkostnaden för bilen, och det prisrelaterade beloppet, som är avsett att motsvara framförallt värdeminskningen – ändras.

Syftet med förslaget är att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för innehav av en privatägd bil och att neutralitet ska uppnås mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön.

### Svensk Kollektivtrafiks yttrande

#### Generella och övergripande synpunkter

Årskort och månadskort till kollektivtrafiken som anställda får som löneförmån förmånsbeskattas i dag fullt ut samtidigt som förmånsbilar, i synnerhet miljöbilar, är kraftigt skattesubventionerade. Justeringen av förmånsvärdet är ett viktigt steg i rätt riktning mot en jämställd beskattning av resenärer som arbetspendlar med kollektivtrafik respektive bil. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till förslaget om att justera den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån i syfte att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för innehav av en privatägd bil och att neutralitet ska uppnås mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön.

Samtidigt är vi kritiska till att Finansdepartementet föreslår att förmånsvärdet ska justeras på ett sätt som gör att det tar minst 4 år innan reformen är fullt



2021-01-25

genomförd och får full effekt på klimatutsläppen. Detta i kombination med att justeringen bara ska tillämpas på bilar som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2021 eller senare kommer att få två effekter, dels att många förmånsbilar kommer att byta förmånsbil innan halvårsskiftet för att behålla dagens generösa skatteregler så länge som möjligt, dels att många förmånsbilar kommer att behålla sin förmånsbil under längre tid än de annars skulle göra. Detta skjuter fram minskningen av klimatutsläppen ännu mer. Svensk Kollektivtrafik anser därför att förmånsvärdet istället bör ändras på ett sådant sätt att samtliga förmånsbilar omfattas när förändringen införs. Härigenom minskar skillnaderna i förmånsbeskattning av förmånsbil och kollektivtrafik snabbare, liksom klimatutsläppen.

### Ytterligare reformering av förmånsbeskattningen av trafiken behövs

I promemorian skriver Finansdepartementet att "Det finns anledning att göra en översyn framöver av regelverket för bilförmån, främst i syfte att förenkla för arbetsgivare, arbetstagare och för Skatteverket."<sup>1</sup> Svensk Kollektivtrafik delar uppfattningen att det finns anledning att göra en översyn av bilförmånerna, men skälet är inte primärt för att förenkla systemet för arbetsgivare, arbetstagare och Skatteverket. Översynen måste istället ses över i syfte att minska klimatutsläppen och för att skapa full neutralitet mellan förmånsbeskattningen av personbilar och kollektivtrafikkort som löneförmån.

Översynen bör ske i enlighet med klimatpolitiska rådets rekommendationer om att sluta subventionera bilägande, bilkörning och parkering genom att:

- Ändra beskattningen av förmånsbilar så att de inte innebär någon subvention av bilägande och bilkörning utan i stället främjar mer energieffektiva färdmedel än bil.
- Skärp efterlevnaden av reglerna för förmånsbeskattning av parkering vid arbetsplatser. Den som har bilförmån beskattas separat för eventuell förmån av fri parkering.
- Ändra avdraget för resor mellan arbete och bostad så att det blir avståndsbaserat och färdmedelsneutralt. Utformningen bör dessutom anpassas, så att den inte skapar regionala obalanser.<sup>2</sup>

Översynen bör även göras utifrån Januariavtalets punkter om att "Ekonomiska styrmedel ska användas för att ställa om samhället i miljövänlig riktning", "Sänkt skatt på arbete och grön skatteväxling" samt "En omfattande skattereform genomförs" som bl.a. ska bidra till att klimat- och miljömål nås.

Svensk Kollektivtrafik anser att följande förändringar måste göras inom ramen för denna översyn:

- I dag skattesubventioneras förmånsbil med miljöbil, men inte andra former av hållbart resande, som kollektivtrafik och cykel. Vi anser, som redan nämnts, att förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort som löneförmån och förmånsbil med miljöbil ska jämföras. Om

---

<sup>1</sup> S.15

<sup>2</sup> S. 73, [Klimatpolitiska rådet \(2019\) 2019 Klimatpolitiska rådets rapport](#)



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-25

förmånsskatten på årskort och månadskort i kollektivtrafiken tas bort kommer kollektivtrafikresandet öka med 5,5 procent och koldioxidutsläppen minska med 28 000 ton enligt WSP:s beräkningar<sup>3</sup>. Detta kommer att minska skatteintäkterna med ca 900 miljoner kr. Vi anser därför att borttagande av förmånsskatten på kollektivtrafikkort bör finansieras genom borttagandet av skattesubventionen av förmånsbil, vilket kommer att öka skatteintäkterna med mellan 1,5 miljarder kr<sup>4</sup> och 2,33 miljarder kr<sup>5</sup> per år när förslaget är helt genomfört.

- Anställda som har fri parkering vid arbetet för privat bil ska enligt skattelagstiftningen förmånsbeskattas, men de som har förmånsbil är undantagna från regeln och förmånsbeskattas inte om de har en gratis eller subventionerad parkerings- eller garageplats vid arbetet. Förmånen är inbakad i bilförmånen. Det gäller oavsett om den anställde använder förmånsbilen i tjänsten eller endast privat. Svensk Kollektivtrafik anser att fri parkering för privat bruk ska tas bort från bilförmånen och förmånsbeskattas fullt ut. Forskning visar att tillgång till och kostnad för arbetsplatsparkering har stor betydelse för vilket färdmedel som människor väljer vid arbetspendling, och därmed också för storleken på klimatutsläppen.
- Om arbetsgivaren betalar drivmedel för den anställdes privata körning ska den anställde påföras förmån av fritt drivmedel. Drivmedelsförmånsvärdet räknas ut genom att multiplicera marknadsvärdet för drivmedlet med 1,2. Detta medför att personer som exempelvis får bränsle för ett marknadsvärde av 1 000 kronor beskattas för motsvarande 1 200 kronor. För höginkomsttagare som har en marginalskatt på 55 procent<sup>6</sup> betyder det att skatten som personen kommer att betala uppgår till 660 kr för en förmån som är värd 1000 kr. Svensk Kollektivtrafik anser att subventioneringen av drivmedlet inom förmånsbilssystemet ska tas bort.
- Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att en fast term (prisbeloppsdelen) enligt regelverket för förmånsbil används för att fånga upp de rörliga kostnaderna för bilinnehavet utöver bränslekostnaden (bl.a. kostnaderna för försäkring, service och reparationer, däck och förbrukningsdelar) eftersom det ökar klimatutsläppen. Genom att använda en fast term för att fånga upp de rörliga kostnaderna blir förmånen i praktiken förmånligare ju mer personen kör. Härigenom ökas klimatutsläppen med 16 000 ton per år enligt WSP:s beräkningar<sup>7</sup>. Vi anser att förmånsvärdet i denna del ska relateras till körsträckan.
- Ta bort den nedsättning av förmånsvärdet till 75 procent som sker om förmånshavaren under ett kalenderår kört minst 3 000 mil i tjänsten. Nedsättningen fungerar i praktiken som ett incitament för att välja bil

---

<sup>3</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil och kollektivtrafikkort](#)

<sup>4</sup> 1,5-2 miljarder kr/år enligt [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil och kollektivtrafikkort](#)

<sup>5</sup> Finansdepartementets beräkning i promemorian

<sup>6</sup> Månadsinkomst på minst 53 367 kronor

<sup>7</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil och kollektivtrafikkort](#)



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-25

istället för kollektivtrafik vid tjänsteresor. Det finns ingen motsvarande nedsättning när anställda använt det kollektivtrafikkort som hen fått som löneförmån vid en viss mängd tjänsteresor. Privat körning ska därför beskattas lika, oavsett mängden bilanvändning i tjänsten.

- Företagen känner till de exakta kostnaderna för förmånsbilarna och det är därför rimligt att övergå från beskattning utifrån schabloner till beskattning utifrån exakt faktisk kostnad. Kollektivtrafikbiljetter förmånsbeskattas i dag utifrån exakt faktisk kostnad.
- Bakgrunden till den föreslagna justeringen av förmånsvärdet är att skattesubventioneringen av förmånsbilar har ökat under många år. Vi anser därför att det ska göras en årlig översyn för att undvika att skattesubventionering av förmånsbilarna ökar igen.
- Genomför inte Reseavdragskommitténs förslag om att öka skattesubventioneringen av förmånsbilar. Av klimat- och miljöskäl anser vi att det även i framtiden behövs särskilda regler för förmånsbilister som gör reseavdrag.<sup>8</sup>

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD Svensk Kollektivtrafik

---

<sup>8</sup> S. 6-7, [Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Skattelättnader för arbetsresor – En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)